

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 26 (1900)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Ingénieur et citoyen  
**Autor:** E.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-21457>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Bulletin Technique de la Suisse Romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES. — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

Rédacteur en chef et Editeur responsable : E. IMER-SCHNEIDER, Ingénieur-Consell, GENÈVE, Boulevard James-Pazy, 8

**SOMMAIRE** : Ingénieur et citoyen. — La décoration moderne (7 clichés et une planche hors texte). — Exposition universelle (liste des premières récompenses obtenues par des exposants suisses). — Nécrologie.

## INGÉNIEUR ET CITOYEN



« E sont les avocats qui, à tort ou à raison, occupent dans notre pays la plus large place; ce sont eux qui possèdent le mieux la confiance des électeurs et dirigent notre politique, à Berne et dans presque tous nos cantons; ce sont eux qui président encore, dans plusieurs de nos villes, aux travaux d'édilité et aux services techniques, aussi n'est-il pas étonnant qu'on vienne d'en commettre un nombre très considérable à la future administration de nos chemins de fer d'Etat.

Ces nominations, émanant pour la plupart des intéressés eux-mêmes, n'ont rien qui doive nous surprendre; mais il est profondément regrettable que le Conseil fédéral n'ait pas su faire aux techniciens la part qu'ils méritent et que comportent des services importants et spéciaux comme ceux qu'il s'agit d'organiser. Sur cent administrateurs élus à ce jour nous comptons, dans les divers conseils d'administration des chemins de fer fédéraux, dix techniciens en tout, trois architectes et sept ingénieurs: deux d'entre eux seulement doivent leur nomination à leur spécialité, les huit autres étant déjà conseillers d'Etat ou conseillers communaux.

Ce ne sont pas, quoi qu'on dise, les avocats et les politiciens qui ont créé les chemins de fer suisses; ce ne sont pas eux qui ont gagné les plus belles récompenses et les honneurs de l'Exposition universelle de 1900, et ce ne seront pas eux non plus, nous le craignons, qui feront prospérer la louable mais très épineuse entreprise du rachat de nos chemins de fer.

La « Railroad Gazette » publiait, il y a quelque temps, le discours qu'un ingénieur américain, M. G.-H. Prout, un patriote, comme on va voir, a adressé en 1898 aux élèves sortants d'une école d'ingénieurs de son pays.

Nous en extrayons ce qui suit et, en le traduisant à l'intention des lecteurs du « Bulletin », nous espérons donner un peu d'enthousiasme aux jeunes et un peu d'idéal aux vieux, à ceux-là du moins que la jactance des avocats, la suffisance des journalistes et les procédés de nos politiciens pourraient avoir amenés à oublier ce que notre profession a de bienfaisant et d'élevé, et les services que nous devons rendre à notre pays.

« Jeunes gens sortant de l'école, dit M. Prout, laissez-moi vous féliciter, car vous entrez aujourd'hui dans la plus noble des carrières, pleins d'espoir, pleins d'enthousiasme

et de saine vigueur, quoique non moins saturés, nous l'espérons, de calcul et de thermodynamique.

« C'est là une position des plus enviables et vous devriez sentir que vous comptez parmi les heureux de ce monde.

« Je dis la plus noble des carrières et, à ce propos, permettez-moi de vous répéter la définition que notre vieux confrère Tredgold donnait de notre profession. Gravez-la dans votre mémoire et classez-la parmi ces axiomes qu'il n'est pas permis d'oublier :

« L'art de l'ingénieur, disait Tredgold, c'est de mettre « les forces de la nature au service des hommes et de les « employer à leur convenance.

« Ceci est la clef de ce que j'ai à vous dire, et je prétends que cet axiome s'applique aussi bien aux forces morales qu'aux forces physiques.

« J'ai lu quelque part aussi que les principaux obstacles entravant les progrès du genre humain sont la gravité, le frottement et, surtout, la dépravation naturelle. Plus vous penserez à cette vérité, plus vous la trouverez absolue. Voltaire, il est vrai, a dit que toutes les propositions générales sont fausses, donc probablement la sienne aussi; et son spirituel cynisme a bien un fond de vérité, mais vous pouvez considérer ma proposition générale sur les progrès de l'humanité comme une des plus correctes qui existent.

« Depuis quelques générations déjà, la société a bien voulu confier aux ingénieurs le soin du frottement et de la gravité, mais l'immoralité naturelle est demeurée aux soins des ministres, des juristes, des journalistes, des instituteurs, des mères de famille, de tout le monde en somme, sauf les ingénieurs, et c'est en ceci que la société fait fausse route.

« Le meilleur correctif à la malice humaine, ce sera notre corps d'ingénieurs, parce que nous sommes habitués à nous en prendre à des conditions réelles, tandis que tous les autres n'ont affaire d'habitude qu'à des symptômes.

« Les ingénieurs doivent toujours compter avec les lois de la nature, lesquelles sont parfaites, immuables, éternelles. S'en abstiennent-ils, ils manquent leur but et perdent leur pain quotidien. Tous les autres, n'ayant à pactiser qu'avec les lois humaines et les notions humaines de la morale, peuvent s'en accommoder tant bien que mal, sans même bien distinguer toujours le bien du mal. Et c'est pour cela que l'ingénieur sera le meilleur guide moral. Il doit être passionnément épris de vérité, il doit posséder la faculté de penser clair et droit, sinon il ne peut prétendre à aucun succès. Tout ceci n'est pas un flux de paroles destinées à vous amuser un moment. C'est une vérité qui s'impose à vous.

« Tous, vous avez entendu parler de ces crises qui ont

précédé les grandes évolutions morales, alors qu'un grand nombre d'ecclésiastiques, la majorité peut-être, s'étaient trompés, faute de clarté ou de proportion dans les idées. C'est qu'ils avaient pris une convention pour un axiome de morale, ou mal pesé la valeur relative de deux offenses contre la morale, ou bien encore qu'ils avaient fait totalement fausse route, trompés par un expédient, ce plus fallacieux de tous les guides.

« Chaque jour nous voyons les talents et l'énergie d'habiles avocats s'employer à renverser la justice pour défendre le crime, et c'est par des sophismes vieux de plusieurs siècles qu'on défend cette manière de procéder.

« Vous vous souvenez que Macaulay a dit à ce propos : « Nous ne rechercherons pas pour le moment s'il est juste qu'un homme, affublé d'une perruque et d'un rabat, fasse pour une guinée ce que, sans cet accoutrement, il considérerait comme une infamie de faire, même pour un empire. »

« En revanche, c'est une bonne fortune pour l'ingénieur (et c'est à cette bonne fortune, jeunes gens, que vous participez dès aujourd'hui) que les sophismes et l'ignorance lui nuisent sûrement dans sa profession et que ses succès soient en raison directe de ce qu'il sait, de sa volonté et de sa faculté de raisonner avec droiture.

« S'il ignore les efforts de son pont ou de sa machine, s'il ignore la résistance de ses matériaux, s'il établit ses projets sans ces connaissances, il ne saurait longtemps prétendre au nom d'ingénieur, même à ses propres yeux. La nature, muette mais inexorable, est là, toujours en face de lui, le menaçant. Personne au monde n'est soumis à une discipline aussi constante et c'est pour cela que personne au monde n'est un guide moral aussi sûr que l'ingénieur, avec sa passion de vérité et son talent de raisonner nettement.

« Or ce ne sont pas là de simples considérations théoriques; observons les faits :

« Il m'est arrivé bien des fois d'arriver à une opinion plus saine sur n'importe quel sujet de morale humaine en causant avec des ingénieurs de mes amis, plutôt qu'avec d'autres amis de n'importe quelle profession; cela vient surtout de ce que la nature leur a enseigné, savoir que leur opinion n'a pas de valeur si elle n'est strictement appuyée sur des faits connus. Les autres, les pasteurs et les journalistes en particulier, prennent la fatale habitude de croire leur opinion bonne pour la simple raison que c'est la leur.

« Jamais notre pays n'a eu besoin comme aujourd'hui de notre influence intellectuelle et morale. Je ne parle pas ici de gravité, ni de frottement, mais d'immoralité. Voici un siècle qu'on nous enseigne que l'histoire de l'humanité a commencé en 1776. On nous dit que le pouvoir de faire quelque chose nous est venu tout d'un coup, comme un manteau dont on nous aurait investis, le jour de la Déclaration de l'indépendance, et que les Américains n'ont nul besoin d'apprendre pour savoir gouverner une nation, commander une armée, rédiger un journal ou prêcher l'Evangile. Cette colossale infatuation a bien ses avantages, elle nous a permis d'accomplir de grandes choses, mais au prix

de quel étonnant galvaudage d'énergie, de quel gaspillage de ressources!

« Ce chauvinisme issu de l'ignorance et entretenu par un enseignement vicieux est le plus grand péril de la république. Il nous ruinera si l'on n'y met un frein et si l'on ne nous en guérit.

« Voici un fermier du Kansas; assis sur une barrière, il crache par terre et réfléchit; il imagine un nouveau système financier; aussitôt ses voisins de s'assembler autour de lui, ignorant que la même idée a déjà été mise en pratique, essayée et jugée mauvaise plusieurs fois depuis cinq mille ans ou à peu près, et de s'écrier : « Voilà l'idée du Kansas; voyez la grande idée américaine! » et ils vont de l'avant, ruinant le crédit de l'Etat; voilà les théories à la Bryan.

« Le fils d'un fermier du Kansas lit-il ce qu'on lui vend pour un journal scientifique, aussitôt il invente une machine à mouvement perpétuel; peut-être un bœuf même réussira-t-il à peine à la faire démarrer, mais au moins les agences de brevets d'invention y gagnent-elles quelque chose. Trois mois d'apprentissage n'emploieraient-ils pas plus utilement les facultés d'un tel jeune homme en lui montrant à bêcher les champs?

« C'est avec la même désinvolture que nous voulons la guerre et injurons nos autorités parce qu'elles cherchent à maintenir la paix.

« Plusieurs semaines avant la déclaration de guerre, les grands fabricants de poudre à canon de notre pays se rendirent auprès du président Mac-Kinley pour sauver la nation de l'horrible situation où elle allait se trouver, de devoir partir en guerre sans munition. Je tiens en effet d'un officier supérieur que, au moment où la guerre éclata, nous avions à peine trois charges par canon à mettre en campagne. Par bonheur, nous pûmes encore acheter quelque mille tonnes de poudre à l'étranger et l'amener dans nos ports au bon moment. Le gouverneur d'un grand Etat télégraphiait aussi au ministère de la guerre que sa première batterie était équipée et prête à entrer en campagne sauf les canons, les chevaux, les harnais et les uniformes. Certes, la puissance invisible qui protège les faibles en esprit et les insensés a été pour nous dans cette occurrence. Jugez de notre situation à ce moment-là, si l'Espagne avait eu une douzaine de bons navires de guerre de plus et si ses chefs s'étaient trouvés hardis et entreprenants. Quelle figure ferions-nous aujourd'hui devant le monde, avec deux ou trois de nos grands ports bloqués ou mis à contribution et avec nos flottes ne cherchant qu'une chance d'engager le combat sans avoir tous les atouts contre elles. Mais tout cela aurait déjà pu arriver il y a quelques années si nos chauvins du Venezuela avaient pu réussir dans leurs desseins; et cependant, encore aujourd'hui, nous allons nous vantant, nous enorgueillissant, causant de domination au dehors, d'expansion coloniale, jusqu'à ce qu'enfin, pour parler comme Kipling, nous réveillions les canons bruyants, eux qui n'aiment pas le doute.

« Il est probable qu'une domination étendue au dehors et des colonies plus vastes nous sont réservées; cette idée n'est pas neuve et la guerre actuelle pourra avoir plus ou

moins d'effet sur notre développement dans ce sens. Le fait est que nous sommes d'une race ne comptant que pour un treizième parmi la population totale du globe, mais occupant le tiers des terres habitables, et gouvernant environ le tiers des humains. Observez, je vous prie, ces chiffres étonnants : notre race, la race anglo-saxonne qui, il y a trois siècles, était à peu près confinée dans les Iles britanniques et qui ne forme de nos jours qu'un treizième de la population du globe, occupe un tiers du monde habitable et gouverne presque le tiers de sa population. Il est probable que la destinée de cette race est de continuer ainsi sa grande carrière; il est probable que la race aux idées claires, la race des mécaniciens, je veux dire par là qu'elle doit être celle des ingénieurs, que cette race fera la conquête du monde. Il va presque sans dire que c'est là une des leçons de notre courte guerre. Il faut nous rendre compte de ce que nous n'avons pas su reconnaître avant la victoire, à savoir que le triomphe n'appartient pas seulement à ceux qui achètent force machines de guerre, mais à ceux qui savent en tirer parti et les maintenir en bon état; or c'est ici que les ingénieurs sont indispensables.

« Mais la victoire est aussi aux peuples qui savent voir les choses telles qu'elles sont, sans illusions, qui ne veulent pas prendre les phrases pour des faits, et ici encore, ce sont des qualités d'ingénieur qu'il faut.

(A suivre.)

E.

## LA DÉCORATION MODERNE

### Le Grand Restaurant de l'Hippodrome

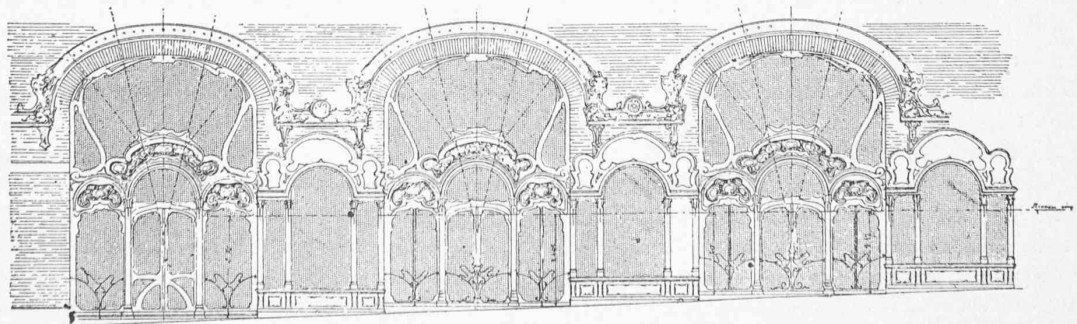
Nous reproduisons ci-bas une partie d'un article remarquable paru dans la *Revue Artistique et Industrielle* et dû à la plume de son éminent rédacteur en chef, M. Maurice Vitrac.

Les discussions qui se sont élevées autour de l'art décoratif moderne ont eu ce caractère d'être pour la plupart du domaine des généralisations abstraites. Je conviens volontiers, au reste, qu'on manquait assez ordinairement d'exemples sur qui s'appuyer. Au titre documentaire, à d'autres aussi, la décoration que M. Niermans vient d'achever pour le restaurant-café de l'Hippodrome est d'une importance considérable. Elle nous permettra de traiter ici, une fois au

moins, la question de l'art moderne, et non plus de façon théorique mais à l'aide d'arguments concrets et de conceptions réalisées.

Imaginer la décoration d'un restaurant-café pour Hippodrome, restaurant-café de 45 mètres de longueur sur 12 mètres de largeur pris, au rez-de-chaussée, dans une construction considérable et longeant une voie montante; établissement réservé à une clientèle qui a le goût du luxe et l'amour du confort. Tels les termes du problème à résoudre, réduits aux sèches indications d'un concours. Vous devinez aussitôt ce qu'un architecte de la vieille école eût tiré de pareilles données. Il eût, et comme la mode des brasseries enfumées s'achève, bâti à grand renfort de glaces et de staff doré, une salle de clinquant qui eût approximativement singé un des styles classiques. Car de reconstituer en sa simplicité archaïque un cabaret de l'un ou l'autre des deux derniers siècles, il n'y fallait pas songer; ce n'est là que passe-temps archéologique, article d'Exposition; et je ne sache pas, d'autre part, quel meuble de style serait propre à supporter les rangées multicolores d'apéritifs récents, ou destiné à abriter un compteur-caisse.

En dépit qu'ils en aient, les esprits les plus prévenus contre les nouveautés devront bien reconnaître que le restaurant et le café, j'entends tels que nous les réclamons, sont choses toutes modernes et qui réclament une décoration appropriée à des besoins nouveaux. Cela suffirait, s'il était nécessaire, à expliquer pourquoi M. Niermans a décoré le Restaurant de l'Hippodrome dans une note d'art dont ce n'est pas assez de dire qu'elle est moderne tant il l'a marquée d'un sceau personnel. Que si l'on s'essaie à analyser de plus près, au point de vue architectural, ce que doit être un café-restaurant, on ne manquera pas d'être frappé tout d'abord par deux ou trois considérations dont la première pourrait être qu'un restaurant est un lieu public. Ceci n'est ni banal ni indifférent, car il s'ensuit aussitôt la nécessité de composer une décoration spéciale et l'obligation de créer des dégagements considérables. Si l'on rapproche du goût récent de l'isolement, par petites tables distantes, la nécessité de ne pas morceler à l'infini la décoration d'ensemble, si l'on prend garde enfin, entre tant de choses, que l'éclairage doit y être vif et ménager le teint des femmes, la couleur éclatante et gaie tout en servant de fond à des toilettes de modes successives et de tons divers, on conviendra que pareille décoration est chose assez particulière et qui ne va pas sans difficultés. Aussi bien peut-on dire que M. Nier-



DESSIN DE LA FAÇADE

Niermans, architecte